Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4038

21. 02. 89

Sachgebiet 2129

Antrag

der Abgeordneten Dr. Hartenstein, Schäfer (Offenburg), Adler, Bachmaier, Blunck, Büchner (Speyer), Steinhauer, Bernrath, Schmidt (Nürnberg), Purps, Faße, Kretkowski, Ibrügger, Conradi, Fischer (Homburg), Dr. Hauff, Lennartz, Matthäus-Maier, Menzel, Müller (Düsseldorf), Müller (Pleisweiler), Reimann, Reuter, Dr. Schöfberger, Schütz, Stahl (Kempen), Waltemathe, Weiermann, Dr. Wernitz, Dr. Martiny, Dr. Böhme (Unna), Bamberg, Dr. Hauchler, Kolbow, Oesinghaus, Opel, Erler, Fuchs (Verl), Gerster (Worms), Heistermann, Horn, Dr. Klejdzinski, Koschnick, Leonhart, Steiner, Zumkley, Dr. von Bülow, Gansel, Dr. Götte, Kühbacher, Leidinger, Nagel, Dr. Scheer, Traupe, Voigt (Frankfurt), Wiefelspütz, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Novellierung des Fluglärmrechts

Der Bundestag wolle beschließen:

17 Jahre Anwendung des Fluglärmgesetzes, das den „Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm" zum Ziel hatte, haben gezeigt, daß dieses Gesetz nur teilweise Erleichterung für die betroffene Bevölkerung gebracht hat.

Es kann als gesichert gelten,

- daß ca. 10 Millionen Menschen vom Fluglärm betroffen sind,
- daß tagtäglich Fluglärmexponierung meßbare Hörschäden mit sich bringt,
- daß nächtlicher Fluglärm auf Dauer zu Gesundheitsschäden führt, da der Tiefschlaf auch ohne Aufwachen beeinträchtigt wird,
- daß das somatische, psychische und soziale Wohlbefinden durch Fluglärm nachhaltig gestört wird.

Die Novellierung ist zum einen deshalb erforderlich, weil der Anwendungsbereich des Gesetzes sehr eng gefaßt ist. Zum anderen führt die Praxis der Anwendung zum Teil zu nicht akzeptablen Ergebnissen. So wird durch die mathematische Mitteilung der Lärmwerte zur Feststellung des äquivalenten Dauerschallpegels die tatsächliche Lärmbelastung nicht realistisch erfaßt; insbesondere werden die Spitzenpegel nicht ausreichend einbezogen. Ferner werden bei der Abgrenzung von Lärmschutzzonen Siedlungszusammenhänge nicht berücksichtigt. Das Verständnis

für die Gewährung oder Nichtgewährung von Entschädigungen wird bei den Betroffenen dadurch erschwert. Es ist auch nicht länger hinnehmbar, daß die Anwendung des Fluglärmgesetzes nicht alle Belastungen durch Fluglärm erfaßt, d. h. den Fluglärm z. B. in militärischen Tieffluggebieten ausklammert.

Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, einen Gesetzentwurf zur Novellierung des Fluglärmgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes vorzulegen, der folgende Forderungen erfüllt:

I. Im Bereich der Festlegung der Lärmschutzzonen und der daraus resultierenden Entschädigungsansprüche Betroffener

1. Ausdehnung der Entschädigungsleistungen auf die Lärmschutzzone 2 entsprechend dem vom Lande Nordrhein-Westfalen eingebrachten und vom Bundesrat am 26. Februar 1988 beschlossenen Gesetzentwurf (BT-Drucksache 11/2217);

2. Berücksichtigung von Siedlungszusammenhängen bei der Festlegung von Lärmschutzbereichen;

3. stärkere Beteiligung von Kommunen bei der Festsetzung oder Änderung von Lärmschutzbereichen;

4. in geeigneten Fällen Vorabentscheidung über den Erstattungsanspruch dem Grunde nach;

5. Beweislastumkehr im Entschädigungsverfahren;

6. Geltung des Fluglärmgesetzes auch in der Umgebung von Regionalflughäfen, Bombenabwurf- und Luft/Bodenschießplätzen sowie in militärischen Tieffluggebieten und an Hubschrauberlandeplätzen.

II. Im Bereich der Lärmerfassung und -bewertung

1. Ersetzung des äquivalenten Dauerschallpegels als Grundlage für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche durch Einführung eines neuen Bewertungsverfahrens unter Berücksichtigung eines mittleren Maximalpegels, damit die Spitzenpegel – und damit die tatsächliche Belastung – stärker einbezogen werden. Als Ansatzpunkt könnte die Richtlinie VDI 2719 oder die DIN 4109 dienen;

2. Orientierung des anzustrebenden Schallschutzes an Innenpegelgrenzwerten;

3. Beschränkung der maximal zulässigen Abweichung von den vorgeschriebenen An- und Abflugwegen auf 5 Prozent;

4. Verstärkung aktiver Lärmminderungsmaßnahmen, d. h. z. B. schnellstmögliche Beendigung der Zulassung für Fluggerät, das nicht den Anforderungen von Anhang 16, Kapitel 3 des ICAO-Abkommens entspricht. Zusätzlich sind tageszeitliche Einschränkungen von Start- und Landeerlaubnissen für Flugzeuge vorzusehen, die nicht den Lärmvorschriften von Kapitel 3 entsprechen;

5. Einrichtung von Fluglärmmeßanlagen auch an militärischen Flughäfen, entsprechend den Regelungen des Luftverkehrsgesetzes für Verkehrsflughäfen. In den Tieffluggebieten sind regelmäßig entsprechende Messungen durchzuführen;

6. Berücksichtigung aller Start- und Landebewegungen in allen Richtungen bei der Lärmerfassung und -messung, d. h. auch der Flugbewegungen bei Ostwindwetterlagen;

7. Einführung eines grundsätzlichen Nachtflugverbotes;

8. regelmäßige Veröffentlichung der im Rahmen der Lärmmessung gewonnenen Belastungsdaten.

III. Im Bereich der Lärmschutzkommissionen und der Lärmschutzbeauftragten

1. Neuregelung der Zusammensetzung der Fluglärmkommissionen gemäß § 32b des Luftverkehrsgesetzes, damit die Gemeinden und die Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V. bzw. der Bürgerinitiativen nicht von vornherein gegenüber Flughafenbetreibern und Behörden in die Minderheit verwiesen werden;

2. Einrichtung von Lärmschutzkommissionen auch an Regionalflughäfen, sofern eine bestimmte Mindestverkehrsmenge erreicht wird, Militärflughäfen, Bombenabwurf- und Luft/Boden-Schießplätzen, Hubschrauberlandeplätzen und Tieffluggebieten;

3. Einsetzung unabhängiger Lärmschutzbeauftragter für dieselben Regelungsbereiche.

Bonn, den 21. Februar 1989

Dr. Hartenstein
Schäfer (Offenburg)
Adler
Bachmaier
Blunck
Büchner (Speyer)
Steinhauer
Bernrath
Schmidt (Nürnberg)
Purps
Faße
Kretkowski
Ibrügger
Conradi
Fischer (Homburg)
Dr. Hauff
Lennartz
Matthäus-Maier
Menzel
Müller (Düsseldorf)
Müller (Pleisweiler)
Reimann
Reuter
Dr. Schöfberger
Schütz
Stahl (Kempen)
Waltemathe
Weiermann
Dr. Wernitz
Dr. Martiny
Dr. Böhme (Unna)
Bamberg
Dr. Hauchler
Kolbow
Oesinghaus
Opel
Erler
Fuchs (Verl)
Gerster (Worms)
Heistermann
Horn
Dr. Klejdzinski
Koschnick
Leonhart
Steiner
Zumkley
Dr. von Bülow
Gansel
Dr. Götte
Kühbacher
Leidinger
Nagel
Dr. Scheer
Traupe
Voigt (Frankfurt)
Wiefelspütz
Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

Von allen Umweltbelastungen wird Lärm von der Mehrheit der Bevölkerung als die gravierendste und bedrückendste empfunden. Der ständig steigende Verkehrslärm steht dabei im Vordergrund. Obwohl der Fluglärm zahlenmäßig weniger Menschen betrifft als der Straßenverkehrslärm, wird er aufgrund seiner spezifischen Eigenschaften in Umfang und Intensität als härtester Eingriff hinsichtlich Gesundheit und Lebensqualität betrachtet. Im Jahre 1986 erklärte die SPD-Bundestagsfraktion: „Fluglärm ist für einen erheblichen Teil der Bevölkerung eine schwerwiegende Beeinträchtigung des Wohlbefindens und der Gesundheit. Die Betroffenen in der Nähe von Flugplätzen und in Tieffluggebieten, insbesondere ältere Menschen und Kinder, empfinden den Fluglärm als unerträglich und fordern wirksame Maßnahmen zum Schutz ihrer Gesundheit." Diese Feststellung ist auch heute noch unverändert gültig. Für die Novellierung des Fluglärmgesetzes ergeben sich daraus zwei Grundanforderungen:

1. Das Gesetz muß jede Art von Fluglärm erfassen und von einer bestimmten Belastungshöhe an geeignete Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vorschreiben. Zu diesem Zwecke sieht der Antrag eine Ausweitung der Anwendung des Fluglärmgesetzes auch auf Bombenabwurf- und Luft/Boden-Schießplätze, auf Hubschrauberlandeplätze sowie militärische Tieffluggebiete und ebenso auf Regionalflugplätze vor. Die Forderung nach Einstellung der militärischen Tiefflüge über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gemäß SPD-Antrag Drucksache 11/2866 bleibt davon unberührt.

2. Das Gesetz muß alle durch Fluglärm Betroffenen in dem Sinne gleichbehandeln, daß Schutz nicht an mathematisch definierten Grenzen aufhört, sondern entsprechend dem Grad der vorhandenen Belastung gewährt wird. Deshalb werden die Ausdehnung der Entschädigungsleistungen auch auf die Lärmschutzzone 2 und die Umstellung der Meßverfahren zur Ermittlung einer nicht nur errechneten, sondern der tatsächlich auftretenden Lärmbelastung gefordert.

Darüber hinaus ist durch die Novellierung des Gesetzes zu gewährleisten, daß die Gebietskörperschaften stärker als bisher an der Festlegung von Lärmschutzbereichen und Schutzmaßnahmen beteiligt werden und der Rechtsschutz der Betroffenen erhöht wird.

Im einzelnen werden die Forderungen wie folgt begründet:

I.1

Damit soll die erforderliche Gleichbehandlung aller von Fluglärm Betroffenen sichergestellt werden. Bisher erhalten Bewohner der Lärmschutzzone 2 keine Entschädigung, obwohl Bauherren in der Zone 2 bei Errichtung von Häusern diese entsprechend den Vorschriften für die Zone 1 mit Schallschutz ausstatten müssen.

I.2

Es soll künftig eine wirklichkeitsnähere Erfassung der Belastungssituation gewährleistet und damit eine erhöhte Akzeptanz der Ergebnisse durch die Betroffenen erreicht werden.

I.4

Mit dieser Regelung soll das Entschädigungsverfahren beschleunigt werden, indem der Entschädigungsanspruch in geeigneten Fällen bereits vor der endgültigen Festsetzung der Höhe dem Grunde nach zuerkannt werden kann. Dies entspricht einer schon bisher z. T. geübten Praxis.

I.5

Die Rechtsposition Betroffener soll dadurch verbessert werden, daß durch die Umkehr der Beweislast der Betreiber der Einrichtung, von der die Fluglärmbelastung ausgeht, zum Nachweis verpflichtet wird, daß die Voraussetzungen für eine Entschädigung nicht vorliegen.

II.1

Der äquivalente Dauerschallpegel hat sich als untauglich zur Erfassung der tatsächlichen Lärmbelastung erwiesen. Deshalb soll er ersetzt werden durch eine neue Bemessungsgrundlage, den mittleren Maximalpegel, der die Spitzenpegel stärker berücksichtigt.

II.2

Maßgebend für die Intensität der auf die Betroffenen einwirkenden Dauerbelastung ist in erster Linie die Situation innerhalb der zum Aufenthalt genutzten Gebäude. Deshalb ist als Maßstab für den notwendigen Schallschutz der gemäß Ziffer II.1 zu ermittelnde Innenraumpegel vorzusehen.

II.3

Mit dieser Regelung soll ggf. unter Androhung von Sanktionen (Bußgelder, zeitweise Start- und Landeverbote) gewährleistet werden, daß festgelegte An- und Abflugrouten genauer eingehalten werden als bisher, da ansonsten der Schutz der Bevölkerung außerhalb der vorgegebenen Toleranzgrenzen nicht gesichert ist.

II.4

Hiermit soll ein Anreiz geschaffen werden, durch den Einsatz leiserer Flugzeuge eine spürbare Entlastung der Bevölkerung zu erreichen und passive Schallschutzmaßnahmen, deren Kosten von den Betreibern zu tragen sind, teilweise einzusparen.

II.5

Zur ständigen Erfassung des Fluglärmes sollen die an Verkehrsflughäfen bewährten Fluglärmüberwachungsanlagen auch an militärischen Flugplätzen installiert werden.

II.6

Mit dieser Regelung soll die Praxis korrigiert werden, daß bislang die An- und Abflüge bei Ostwindwetterlagen (im Jahresdurchschnitt 20 Prozent) bei der mathematischen Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels nur mit einem Bruchteil ihres tatsächlichen Auftretens bei der Festlegung von Lärmschutzzonen berücksichtigt werden und deshalb der Schutz der dort lebenden Bevölkerung als nicht erforderlich angesehen wird.

III.1

Um die Position der Vertreter der betroffenen Bevölkerung in den Fluglärmkommissionen zu stärken, muß verhindert werden, daß diese schon bei der Zusammensetzung der Kommisison in die Minderheit geraten.

III.2

Zur regelmäßigen Überprüfung des vom Flugbetrieb jeder Art ausgehenden Lärmes und zur Erarbeitung von Schutzmaßnahmen sollen für alle Flugplätze Lärmschutzkommissionen eingerichtet werden.

III.3

Die bei den Verkehrsflughäfen bewährte Einsetzung eines Lärmschutzbeauftragten als Ansprechpartner der Bevölkerung sollte auch auf die anderen Regelungsbereiche übertragen werden.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333